

被災地における「3.11」後の人の移動と復興の実情

報告者 河北新報記者 橋 本 俊

最初に自己紹介をさせていただきます。私は関西大学大学院社会学研究科の修士課程を修了し、2008年に河北新報に入社しました。警察司法関連、裁判の取材等を行っていましたが、原発事故を経て福島が逼迫しており、現在は政治経済を含めて広く行っております。つい先日まではセシウムがコンクリートに混ざっており、そのコンクリートを使用していたマンションから出たという話を追いかけていました。先週は野田総理が目の前にいたり、多忙な記者生活を福島で頑張っております。

つづいて「河北新報」についてご紹介いたします。河北新報は、東北6県（青森県、秋田県、岩手県、山形県、宮城県、福島県）で発行しているブロック紙という扱いになっております。発行部数は震災前で44万5,646部でしたが、震災により沿岸地域が被災し、かなり購読数が減りましたが、現在では8割ほどの新聞購読が戻ってきました。取材エリア圏内としては、宮城県内が主で仙台を中心に、石巻、気仙沼といった、いわゆる沿岸部の津波の被害を大きく受けたところも取材しています。ほかにも青森を含めた東北6県と東京などに取材エリアがあります。

今回、報告の内容としては移動がテーマというのですが、私は新聞記者でもありますので、「3.11」以降を時系列で振り返りながら、原発問題については避難を中心にお話しさせていただきます。

今ご覧いただいているのが、3月12日、震災翌日の朝刊の1面になります（『河北新報』3月12日記事「宮城 震度7 大津波」）。沿岸部は津波に飲まれてしまい、家が浸水している状況です。この記事に掲載されている写真は河北新報が撮ったのではなく、震災直後に、他社がヘリコプターから撮った写真が配信されて、各社にこのような

形で使われています。弊社のヘリコプターが飛べなかった理由としては、仙台空港が津波で真っ先にやられてしまったという状況があります。実際にその時に仙台空港から飛び立てたヘリコプターというのは、地震が起きて津波が来るまでの何十分かの間に飛び立てた毎日新聞、NHKだけでした。河北新報の記者も仙台市から空港に向かったのですが、津波によってヘリコプターが飛び立てないことが分かり、途中で引き返しました。NHKが撮ったものはニュースで放映されていた黒い津波、毎日新聞が撮ったものは、新聞協会賞の大賞作品となりました。

河北新報は仙台に本社があり、印刷工場も仙台にありました。本社も非常に大きな被害を受け、まず新聞を製作するサーバーが使えなくなりました。新潟の新潟日報と災害協定を結んでいたもので、新潟にデータを送って紙面を組んで、宮城に持ってきて印刷しました。紙面は震災の翌日、3月12日の朝、ポスティングして配ることができました。わが社が非常にプライドを持っているのは、震災翌日から一度も休まずに地震報道ができたことです。

移動というテーマに沿ってお話ししますと、東北は交通網が綿密ではなく、クルマ文化の地域です。新幹線、高速道路、空港の3つが大動脈となっており、そこから車で目的地まで通うという状況です。震災でその大動脈が大きな被害を受けたということが、非常に大きな問題としてありました。

震災前の3月6日の紙面です（『河北新報』3月6日記事「はやぶさ300キロデビュー」）。東北新幹線「はやぶさ」が大きなテーマでした。かものはしのような新幹線が震災の1週間前に動き始めたばかりでしたが、この記事（『河北新報』3月15日記事「JR、復旧めど立たず」）のように、

震災を受けて、仙台駅はホームの屋根が落ち、電気もない、線路も歪む、復旧の目処が立たないという状態でした。被害状況としては、那須塩原より北、栃木県から上の地域では、電柱や下線、高架橋、ありとあらゆる所、約1,200ヶ所破損したことが分かっていました。栃木県から南に関しては15日に運転再開したのですが、当初はいつまでかかるのだろうと不安視されていました。

4月26日の記事です（『河北新報』4月26日記事「**新幹線仙台へ 45日ぶり**」）。25日に新幹線が東京から仙台までなんとか復活しました。同じ日の朝日新聞や毎日新聞の一面はすべて原発事故でしたが、河北新報では一面でお伝えしました。新幹線が全通したのは、その4日後の4月30日でした（『河北新報』4月30日記事「**新幹線全通**」）。「はやぶさ」が仙台駅に入ってきたという写真を使って1面で大きく掲載しました。全国から集まった作業員約三千人で、少しでも早くと、線路を直す作業がおこなわれました。東北新幹線は内陸を通っているの、直接津波の影響を受けたわけではなく、今回も不幸中の幸いで、車体もそれほど破損がなかったということもありましたが、半年くらいかかるといわれた復旧を約1ヶ月で行えたのは、全国から集まった人のネットワークによる、非常にまれなケースだと思われます。東北新幹線が復活したということで、観光客やNPOの方もボランティアとして復旧にあたるし、人の流れが復活できる。新幹線はそのひとつの希望でした。

次に大きなファクターとしてあったのが、東北自動車道の復旧でした（『河北新報』5月5日記事「**被害抑えた橋の耐震**」）。この一番上が震災直後、真ん中が復旧中の状態、一番下が復旧した写真です。東北自動車道と常磐道の計870キロが被災し、当初は自衛隊と救急車両だけが通行でき、緊急通行証がないと一般の自動車は通れないという状況でした。マスコミも緊急通行証をとって取材に行っていました。東北は、南から北に貫く東北道が止まってしまうと、東京からを含めて支援の手が行き渡りません。ガソリンを積んだタンクローリーが北上できず、ガソリン不足になったということもありました。3月24日には東北道の93%が応急復旧し、通れるようになりました。物

資やガソリン等の流通が、東北道の復旧によって改善されました。この復旧作業も、新幹線と同じように全国から作業員が集まり、とにかく一日でも早くという思いで復旧作業が続いていました。

仙台空港も大きな被害を受けました。仙台空港は仙台駅から南に約1時間、名取市と岩沼市にまたがって位置しています。埋立地が周りにあり、津波の被害が非常に大きかった地域です。空港の管制塔の方が撮った映像が半年後に出てきたのをご存じの方もおられるかと思います。時速60キロから70キロで車が走るようなスピードで、東から西／海から陸へと波が押し寄せている。海に近いことが災いして大きな被害をうけた地域です。周辺に住んでいた約1,600人が高い建物があるということで避難されていました。津波はここでは約3メートルだったと言われていますが、実際にはもっと大きな波が来たのではないとも言われています。仙台空港の復旧も半年かかるのではないとも言われていましたが、4月14日にはこのように仙台空港での旅客機運行が再開されたという記事を出すことができました（『河北新報』4月14日記事「**仙台空港旅客機運航**」）。この記事の前には米軍機がやってきて、仙台空港の滑走路を一気に片付けるなどという記事も流れていたことと思います。空港の確保がまず大事にされたことには、やはり物資輸送の面で大きな役割を果たすからということがあり、仙台空港の復旧作業が集中的に進められました。

同じように、先ほどお伝えした新幹線は人、観光、ボランティアを復活させ、道路や空港は物資の流通、人の流れを復活させてくれました。

つづいて、原発事故の話をしていきます。福島では3月11日の大震災で被災したというよりは、3月12日、14日の水素爆発で被災したというイメージがあります。昨年12月の時点で、県内外に避難された方は15万7千人です（『河北新報』12月30日記事「**福島15万人異郷で越年**」「**浜通り住民散り散り**」）。約200万人という福島県民の7.8%の方が県内外に避難されました。山形県は隣県ということで、12,945人いるのですが、それ以外にも北海道で1,825人、兵庫県552人、大阪へも903人というように、全国各地、散り散りに避難しています。福島県の中でも原発周辺の市町村ではいま

だに避難が続いており、役場や病院を含めて、この土地には暮らすことは難しいということで、別の場所に拠点を構えなくてはいけない状況にあります。福島県内の避難者だけでも約10万人です。この記事を出したのが12月の集計をまとめたものですが、一か月経った今でも改善している状況はありません。避難している所に役場を構えていたが自分達の土地に戻ろうという動きとして、1月31日に川内村で初めて帰村宣言が行われます。他の地域に関しては、5年～10年、長いところだと30年という期間で考えられています。その中でも双葉町が今注目されています。

第一原発は大熊町と双葉町という二つの自治体に立地していますが、双葉町は震災当初から埼玉県に役場ごと避難しました。その状況がまだ続いています。双葉町は、選挙が自分達が住んでいた双葉町でできず、埼玉県で受け付けて埼玉県で開票し、埼玉県で選ぶという状況になってしまいました。三宅島が噴火したときに、島ではない東京都内で選挙したということがありましたが、それとは事情が異なります。県外で選挙するということは史上初めてのことでした。双葉町、大熊町に関しては、10年、20年、30年という長いスパンで土地を離れて新しい町を作らなくてはならないという状況になっていました。

また、車を持っていないと地元に戻れないという状況があります。お年寄りの方は、たとえば大阪の市営住宅のような遠方に避難してしまうと、二度と地元に戻ってこれないのではないかと考えておられ、ふるさとへの距離が避難によってさらに遠くさせているようです。仮設住宅もいろいろと建っていますが、車、バス、電車、そういうものを使わないと自分達の町に戻れないという、車がそのまま暮らしにつながっている状況が顕著に現れています。

仮設住宅をはじめ、いろいろな所に避難する中で、バスが一つ大きな役割を果たしています（『河北新報』12月2日記事「被災地の足 バス「復権」」）。東北地方は、車が中心の社会ではありますが、お年寄りも多いというのが特徴です。これまで閑散としていたスーパーなどが、仮設住宅をバスが巡回したことによって賑わい、一つの足として定着したという状況があります。気仙沼に関

しては、仮設住宅を建てられる土地があまりないということで、非常に不便な場所に仮設住宅ができていますが、そういったことも多くみられます。

移動という観点から申し上げますと、原発に限らず、東日本大震災でさまざまな人が、いろいろな所に避難しているということで、車という足がないことの大変さは皆さん口々に言われています。最近、話題に出てこないのですが、ガソリンがない、移動手段がないということが、今も続いています。ガソリンの価格が高い、不便な所に限って車が必要であるが車にガソリンを入れるスタンドがない、車自体が津波に流されてしまっていない。今後は、移動手段をどうやって確保するのか、という課題が残されています。

【質疑応答】

〈質問〉日頃の生活の手段を車に頼っている地域であり、交通網に関しては、空港や新幹線、高速道路が復旧できたという中で、実生活ではガソリンが足りないなどといういろいろな問題があると思いますが、そこに住む方から、あるいはその地域に出入りしている方を含めて、どのような移動の機能が戻ってきて、どういう部分が問題として残っているのか、インフラの部分、道路なのか、ガソリンなのか、車がなくなったということなのか、どういった状況なのでしょう。

橋本氏：インフラということに関しては、ほぼ復旧しています。福島は原発事故で入れない地域をのぞけば道路は復活していますが、車がない、運転する人がいないということもあります。

〈質問〉それによって生じる交通や移動に関わる機能として失われている部分は、日常生活、たとえば買い物に行くといったことができない状態であるということでしょうか。

橋本氏：東北新幹線という大動脈は復旧しましたが、東北でいうと、岩手の三陸鉄道、仙台と石巻をつなぐ仙石線といった、在来線が大きな被害を受けて使えません。生活に近い、普段日常に使うような交通手段が戻っていません。自分にとって身近な足が車、次が在来線、そして新幹線や高速道路です。身近な交通網が復旧していないのです。

〈質問〉在来線が動いていないので、代わりに車を使わないといけなければ車がなくて、電車が走ったとしても、もともと普通は電車で行けない、車を使わざるをえないということもあるでしょうし、在来線とバス、車の3つはそれぞれどんな役割ですか。大阪周辺では、車がなくても、電車、バスで目的地に行けますが、福島あたりではその役割は大きく違うのではないのでしょうか。

橋本氏：大阪だと、すぐそこに病院があったり、電車やバス、地下鉄がありますが、被災地域は買い物をするのにも車で30分かかるとがざらにある地域なので、車がないと、生活をする上で何もできなくなってしまう。それに北に行けば行くほど、冬は家の周りに雪が積もっています。お年寄りは、まず歩いて行けません。大阪で家を借りると駐車場は気にされないと思いますが、北に行けば行くほど、駐車場は家族の車の数確保するのが常識です。

〈質問〉バスは復旧してもあまり意味がないのでしょうか。

橋本氏：お年寄りにはバスの復旧は重要です。お年寄りは病院に行けなければどうしようもないのですが、近くに病院がありません。バスのよいところは、老若男女を問わず、すぐに乗れる、降りられるということです。

〈質問〉バスや在来線の復旧、車が使えないということと、そのあたりはそれぞれどういう意味を持つと考えればよろしいですか。

橋本氏：車に代わるものが、バスや在来線といった公共交通機関ですが、そのような公共交通機関がない地域では、車がないという人たちにとっては非常に不便です。

〈質問〉普段車を使っていなくて、バスだけで生活している方もおられるのですか。

橋本氏：いらっしゃいます。田舎に行けば行くほど、バスだけが頼りという方が多いと思います。そういう方にとっては、車が使えないことよりも、バスが復旧することが必要です。

〈質問〉若い人は自分で車を運転するけれど、病院に行くのはバスで行くということで、お年寄りのほうがバスの必要度が高いのですね。車で代替ができるけれど、今回の場合、車の台数が減った

り若い人が減ったりして、代替もしにくいのでしょうか。

橋本氏：今回は、大勢の人の避難が必要で、多くの仮設住宅も必要です。ただ、沿岸部ということで、津波で地盤沈下したり被害を受けたりしたところで、被害を受けていない平らな地域はなく、仮設住宅のある場所のほとんどは非常に不便な山の真ん中で、周りにスーパーも何もないという場所です。宮城の方では、仮設住宅を2階建てにしないと土地がないから賄えないという状況です。仮設住宅自体が不便な地域にしかありません。

〈質問〉震災の前であっても不便な場所に避難して、仮設住宅が建っているということですか。

橋本氏：さらに不便な場所です。福島でいうと、大玉村という山の中にある地域で、そこでは近所のスーパーまで行くのに、車で行っても20分はかかる地域ですが、バスや電車もなく、仮設住宅しかありません。最近の試みとしては、交通機関がなくても、コンビニ等を仮設住宅に作って補う地域もあります。

〈質問〉福島と仙台周辺、南三陸周辺などを同じように語るのは難しいと思いますが、日常生活を支える公共交通ネットワークはどれくらいの広さが生活圏のまとまりと捉えたら良いのでしょうか。また、そこに震災前まであったような、もしくは、仮設住宅と外をつなぐような公共交通ネットワークの再編が始まると思われますが、過疎地域としてバス等の公共交通機関を福祉政策としてやっていかなくはいけないような場所で、赤字を出さないような交通ネットワークが組み立てられるのでしょうか。そういった議論はされているのでしょうか。結局、車に頼らなくてはいけないのではないのでしょうか。

橋本氏：まず、生活圏がどれくらいあるのかということです。福島県は——原発事故もあり、今回の話にややそぐわない部分もありますが——、車で15分程度、20～30キロが生活圏内になっています。福島市から20分以内に自治体があって、そこから行ったり来たり、病院が中心にあってという形です。ネットワークの話で言いますと、やはりバスは赤字で、福祉バスは経済的に厳しい状況です。ただ、それをやらなくては仮設住宅に住む人たちの生活が守れないということを考えて、福祉

的な部分から充実させないといけない。福島県でいうと、去年12月の議会でもその話題があがり、仮設住宅と病院をつなぐバスは具体的に予算をとっているようです。それをどこまで広げていけるのか、買い物についても、自治体がお金を出してバスを走らせるのがいいのか、そこはまだ結論は出ていません。公共機関である病院や市役所だけを巡回するバスがあって、実際は使い勝手が悪く、スーパーも巡回して欲しいという声があります。

〈質問〉高台に居住して、仕事場は沿岸部へ通ったら良いのではないかという提案があるようですが、高台移転と同時に、市街地の再編と交通ネットワークの再編成が同じように議論や計画がされているのでしょうか。またそれに関連して、三陸鉄道が本当に復旧するつもりがあるのか、復旧しないのではないのか。JRにしても、今の路線と違うところに付け替えると聞きますが、本当にそのつもりなののでしょうか。現場ではどういう状況なののでしょうか。

橋本氏：現在の市街地の再編というのは、ほとんど宮城、岩手の話で、主に沿岸部です。進捗状況でいうと、まず土地をどうするかという段階で止まっていると聞いています。「高台」は人が住まないから「高台」なのであって、人が住まない地域なので交通網も非常に悪い。交通網に関しては三陸鉄道、南に行くとき常磐線。その移転については各自治体が、町の再建としてまず鉄道をどこに作っていくか、計画を練っています。どこの自治体も鉄道網の復旧と市街地の確保は欠かせないということで、セットにして議論されているようです。

常磐線は福島県内の原発に非常に近い場所を走っていたので、自治体としては違うところに敷設したいという要望を出していますが、JRは福島から岩手、何百キロの長い距離があるので、現実的には厳しいという答えを出しています。福島県の相馬から仙台まで2時間くらいで走っていた常磐線が津波と原発で大きな被害を受け、今はバスで代行するしかありません。いくつもの自治体を通るとなると、交渉がまた各自治体でバラバラです。じゃあ、県として一つの大きな方針を作るといって、そこまで手が回らない。福島と宮城を

つなぐといえば、そこに利害関係があったり、自治体としての資金はどこまで出すのかと、なかなか難しいところです。

高台に新しく居住地を作ったとき、交通のことを必ず考えないといけません。資金のことも含めて、これからも地元の住民と自治体と交通機関の三者が議論していくことでしょう。

気仙沼もクロズアップされたところですが、同じ宮城でも仙台から行くと車では約3時間かかり、鉄道といえば特急くらいしかない。それまでは陸の孤島と言われていた地域です。

〈質問〉福島原発事故のために移動せざるをえなくなっている方々、大阪に避難されている方とお話することがあるのですが、2年、3年で帰れるというのが「帰れる」という表現であると思いますが、10年、15年じゃないと帰れないということでは、帰る／帰らないという表現は正しいのでしょうか。実際、皆さんは、どう思っているのでしょうか。

橋本氏：福島大学の災害復興研究所が避難されている人にアンケート調査しているのですが、若い人になればなるほど、もう帰りたくない。一方で、お年寄りになるほど絶対に帰るというように、非常に温度差があります。帰りたくないというのは、だいたい10年というのが一区切りのようです。10年以内に帰れるのであれば帰ることを考えようかな、しかしそこから先になると、子供が大きくなって大学に入っている頃であれば、避難した場所にいないてはいけない。さまざまな声があるのですが、大まかにいうとそんな感じです。川内村の帰村宣言をお話ししましたが、川内村も村民に対してアンケートしたところ、帰りたくない人、帰りたくない人が2つに分かれました。原発事故が不安な人は帰りたくない、お年寄りになればなるほど、もうどうでもいい、家からあまり出ないから帰りたいたいと思っているようです。また、遠くに避難した人ほどもう帰る気がない。帰りたいたい人はとりあえず山形県や新潟県に避難している。隣県に避難している人は、何らかの形で帰りたいたいと考えているようです。帰りたいたいのはお年寄りの方々、つまり、残り人生が長くないから故郷にいたいという方。それ以外は、避難先の住み心地が良くない、環境が変化して、対応できなくて

戻りたいという方々がいらっしゃいます。一番大きな要因は、子供がいるかいらないかです。子供がいる方は帰る気がない。帰るとなると学校をどうするか、通学路をどうするかという問題になります。顕著にわかるのは、避難というのも、一年経っていると、人の移動が多い時期と少ない時期があります。多い時期は子供さんの入学、夏休み、新学期。あと新しい流れとしては、農業関係の人がいなくなっています。当初は、自分の土地は何年も耕してきたから、戻ってきてまた農業をやりたいという人が多くいましたが、10月くらいに米から放射性物質セシウムが出たということがあり、食品に広範囲にわたって放射能物質が出ることがわかったことで、農業や漁業をやっていた人が離れたい、と。農業でいうと、放射性物質を除去するには土をどかすか、放射性物質を固めて吸着させてはがすという方法がありますが、有機農法の場合、有機成分も全部無くなるので、米は育てられるけれど、ただ育てられるだけになるので、そういった方が長野に移住したりしています。

〈質問〉近辺に避難した方には、帰るか帰らないかの選択以外に、通うという選択があってもいいと思うのですが。居住地は今のところ避難地にあって、仕事は定期的に通う。通うということ想定した再編のビジョンがあってもいいのかなと思います。

橋本氏：通う人もいます。山形には1万2千人の避難者がいます。山形は福島から山を一つ越えて30～40分です。沿岸部の双葉町に居た方は、ハワイアンセンターのあるいわき市に県外避難者として多くいらっしゃいます。そこから双葉町の原因で仕事したりと、そこから通って働いたりしている人も多いです。いわき市はこれ以上家もなく、仮設住宅を作る場所もなく、自治体としてどう支援していけるかが課題です。

〈質問〉福島県の行政としてはそうだとすると、現実には東京電力が起こしている事故で避難している人は全員東京電力の被害者と考えられないのでしょうか。

橋本氏：実際、約200万人の県民全員が被害者であるとして、賠償は揉めています。東電も補償はしています。3月に支払われる、精神的損害に対

する賠償金があり、大人8万円、妊婦と乳幼児は40万円という指針を12月頃に国が出したのですが、福島県全体ではなく、福島県内なのにももらえない人もいて、補償に対しても一律ではありません。

〈質問〉もともと福島の人の流れはどんな感じなのでしょう。さきほど、15年で帰ってくるといった話がありましたが、たとえば関西の人が東京の会社に働きに行き、関西に拠点があると定年の頃には帰って来られるかなとって就職することがあります。あれはまさに帰ってくる、10年後、20何年後に帰ってくるという感じですが、福島の方も県外に出られていることもあるでしょうし、UターンやIターン、Jターンというのも含めてあるでしょう。もともとはどういう人の流れがある県なのでしょう。

橋本氏：福島自体は農業が主な産業で、だいたいやっている方は三代、四代、基本的にはずっとおられます。海沿いは漁業、真ん中は農業で、基本的にはそこに住み続けている人が多い。「佐藤さん」が多い地域だったり、「橋本さん」が多い地域だったりします。福島の人が10年も帰ってこれないというのは、土地をすべて失うくらいのイメージがあるようです。

〈質問〉その場合の10年、15年は政府が発表しているわけですが、政府の何年で帰れるという発表はどれぐらいの人に信じられているのでしょうか。そのうえで判断されているのでしょうか。

橋本氏：おそらく、判断はそこまでつけていないのではないのでしょうか。つい先日、細野環境大臣が来て、除染はこれくらいのスパンでやるよと言われましたが、住民の方は本当かな？とは思っているようです。住民が自分の住んでいた町、村に対して思うことは、とにかく帰れないなら帰れないと言ってほしいというのが本音。帰れないのであれば自分の人生設計を見直す。何年までに帰りたいかと言われると、どうしたらいいのか。保証がまだはっきりわからない。土地も家も全部買い取って、そこで生きていけるだけのお金を出してくれるなら、おそらく、じゃあ戻ろうということになるでしょう。帰りたいけど帰れない、帰りたいのかどうかもわからないという人たちが多いようです。

〈質問〉復興構想といった議論があって、どこまで進んでいるのかわかりません。復興というときに、どういうインフラをどう作るのか、移動の手段は車は1人1台、ある意味インフラですよね、個人の自由で好みの車を買っているかどうかは別として、移動手段がなくてはいけないと思っている人が多いと思いますが、インフラをそういうものを含めてどうするのかという議論があまり聞こえてこなくて、高台に移せばいいみたいな議論ばかりが聞こえてくる。もうひとつは、農業にしても漁業にしても、働く場所に通う、戻る、その手段の議論があまりなく、漁業をやっている方は、港をなんとか維持して再開するという話はでてるが、住んでいる場所から漁業をやっている場所までどう行くのかということが議論されていない。私が関連する会社でも震災で損壊があって、そこで会社を再開しようとしても、従業員が皆避難していて誰もいなくて、会社をなんとか再開するが、再開した会社まで行く手段がない、流されてしまっていない。本来、ベースとして必要なものをどうするかという議論を先にしないといけないと思うのですが、そこが抜けたまま、大きな構想だけが伝わってくる感じがあります。インフラ、生活に必要なものをどのようにしておかなくてはいいのかな、今回の震災でどのようにしておかなくてはいいのかなという議論が抜けているような気がします。生活をするときに、都会では車がなくても生活できますが、先程ありましたように、車で30分行かないと目的地に行けないという場所で生活している場合、車はインフラだと思います。バスを通せといっても経済的に成り立たない。車を今回の震災で失った人は、車は保証の対象になるのではないかな？そういう議論があまり聞こえてきません。家が半壊した／していないことだけが基準のような話になっています。生活のベースから見たとき、何が補償されて何が補償されていないのかというのは、移動という観点から見ると、偏っている議論になっているような気がします。現地の方々の印象はどうなのでしょう。

橋本氏：確かにそういう声が聞こえてこないことに気づきました。車に対しての補償よりも、家がどうなっているのか、生活というとそっちになっ

てしまっている。

〈質問〉阪神淡路大震災の時に、仮設住宅が大きな話題になり、色々な所に作られました。今回はその経験があって、すぐに仮設住宅があちこちに作られました。バスや移動手段をどうするのかをまったく考えずに作られた。阪神のときはその議論があまりなかったのではないかな。今回の経験として、地方で震災にあった際の対応策の中に、インフラ、移動手段はかなり重要な要素にあると思います。後でカーシェアリングの話があると思いますが、軽自動車を買おうとしたらみんな売れちゃって中古もなかったという話も伝わってきます。どうやって移動手段を確保するのか、教訓として残しておかなくてはならないのではないかなと思っています。

〈質問〉阪神淡路大震災の時には、個人のものとして国が補償する法律がなかったが、そこではじめて、法律改正されました。今回、車、移動手段のことも考えていくのが良いのではないのでしょうか。

橋本氏：仮設住宅は非常に取材もしやすかったのですが、家に帰ったりして避難者がバラバラになればなるほど取材が難しく、だんだんその人たちが抱えている問題がわからなくなっています。

〈質問〉自宅に帰ってきた人の方がかえって悲惨なことになっていることもありますね。

橋本氏：そういう問題を皆さん抱えている状況で、本当に移動手段は単に車だけではなく、ひとつの足です。

〈質問〉車は自分が運転して目的地に行くもの、公共交通機関は運転手がいて大量に人を輸送する、行き先を共通にしようすると、最大公約数をとらなくてはいけなくなってくる。

橋本氏：車はかなり売れています。福島原発での補償金仮払いとしてまた100万円が支給され、車が売れた。それが良いのか悪いのかは別として、それが一番必要だったのでしょうか。

〈質問〉先程お話しいただいたように、空港も新幹線も回復しているし、この研究会も当初は被災地で開催しようと考えていました。ボランティアに行ってもらってる方、こういう研究会や学会もたくさん被災地で開催されています。今は観光もできる状態で、レンタカーを借りて回ることも可

能で、観光に行くことは被災地に一番寄与することになると言われています。しかし一方で、大きなインフラや日常生活においても困るようなことが起こっているのに、被災地の方たちは、ボランティア観光や観光復興をどう感じていらっしゃるのでしょうか。

橋本氏：阪神大震災のときも、起きた後の2カ月後に地下鉄サリン事件があり、人々の関心がなくなったということがありました。被災地の皆さんはもっと注目してほしいと感じているのではないのでしょうか。おそらく、被災して1ヶ月程たってから車で来て、写真をたくさん撮りに来る人は嫌悪されていましたが、今、実際そうやって関心を持ってもらうことに嫌悪感はないようです。むしろ今は、復興をどうしていくか議論していく段階で、もっと知恵を借りたい、もっといろんな話をしたいという人が多いようです。河北新報を読んでいる人は、いまだに宮城の話題をやっているのは河北さんだけと喜んでもらっています。

〈質問〉福島第一原発だって世界文化遺産に登録するべきという意見もありますよね。それはどうでしょうか？ 震災の跡を見るのも嫌という被災者の心理はわかりますが、私は広島と同じように歴史に残さないといけないと思っています。

橋本氏：市民の人ほど残したいと考えていて、自治体ほどやめておこうと思っているような印象があります。個人的に考えると、残していくべきものと思います。

今回、津波の話で、ここまで津波がきたという昔の人が建てた碑があり、何人もの人がそれを見て助かりました。記録を留めておくというのは、津波や自然現象はそこではもう一度起こるかもしれない、教訓をこの時点で残すのは大切で、残し方が重要であると考えます。

(本報告録は、2012年1月29日に関西学院大学上ヶ原キャンパスにおいて開催された研究会での報告を採録したものである)